

[14th November 1957]

VI.—GOVERNMENT BUSINESS.**Bill.**

THE MADRAS GENERAL SALES TAX AND THE MADRAS MEDIUM COTTON MILL CLOTH (SALES TAX) (AMENDMENT) BILL, 1957.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, I beg leave to introduce the Madras General Sales Tax and the Madras Medium Cotton Mill Cloth (Sales Tax) (Amendment) Bill, 1957.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That leave be granted for the introduction of the Madras General Sales Tax and the Madras Medium Cotton Mill Cloth (Sales Tax) (Amendment) Bill, 1957.”

The motion was put and carried.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, I introduce the Bill.

The Bill was introduced.

SRI M. KALYANASUNDARAM : Sir, I rise on a point of information from the Hon. the Minister for Industries.

கனம் தொழில் மந்திரி அவர்கள் கழிந்த சட்டசபைக் கூட்டத்தில் பதில் சொல்லக்கூடிய சமயத்தில் படித் தொழிலாளர்கள் மசோதா தயாராகிவிட்டது, மத்திய அரசாங்கத்தின் அனுமதிக்காக அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது என்று தெரிவித்தார்கள். அது மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து வந்து விட்டதா? வந்துவிட்டது என்றால் இந்த சட்டசபைக் கூட்டத் தொடரிலேயே இந்த மசோதாவை கொண்டுவருவதற்கு முடியுமா? அவ்விதம் ஏதாவது தகவல் இருக்குமானால் தெரிவிப்பார்களா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, with all the expedition that I am capable of, I have to inform the House with deep regret, that I had not been able to bring forward the Beedi Bill in this session. I shall however have the Bill published in the meantime and take it up as early as possible in the next session.

VII.—NON-OFFICIAL BUSINESS.**Resolutions.****(1) IMPROVEMENT OF MINOR PORTS.**

MR. SPEAKER : Sri N. S. Ramalingam will now move his resolution. Let it be seconded, and then he can speak.

SRI N. S. RAMALINGAM : Sir, I move the resolution standing in my name, namely—

“ This House recommends to the Government to take immediate steps to improve the minor ports like Nagapattinam for unloading cargoes at these ports and thereby relieve the pressure on the port of Madras.”

SRI K. S. G. HAJA SHERIFF : I second the resolution, Sir.

14th November 1957]

SRI N. S. RAMALINGAM : கனம் சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, அடிக்கடி மதராஸ் போன்ற துறைமுகங்களில் பலவிதமான நெருக்கடி இருந்து கொண்டிருப்பதை நாம் பார்க்கிறோம். நம் நாட்டில் பல துறைமுகங்கள் இருக்கின்றன. இவைகள் எல்லாம் சிறு சிறு துறைமுகங்களாக இருக்கின்றன. அம்மாதிரி இருப்பதில் நாகப்பட்டணமும் ஒன்று. பழைய சரித்திர காலத்திலிருந்தே இது புராதனமாக இந்த துறைமுகம் இருந்து வந்திருக்கிறது. பல பிரயாண கப்பல்களும் பல சாமான் கப்பல்களும் போய் வந்து கொண்டிருந்தன.

ஆனால், இரண்டாவது யுத்தத்திற்குப் பிறகு கொச்சி, மதராஸ் போன்ற துறைமுகங்களில் கவனம் செலுத்தப்பட்டு, நாகப்பட்டினம் போன்ற சிறிய துறைமுகங்கள் கவனிக்கப்படாமல் விடப்பட்டிருக்கின்றன. அதனால், ஆயிரக் கணக்கான தொழிலாளிகள் வேலை கிடைக்காமல் தங்கள் வாழ்க்கைக்குக் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். நாகப்பட்டினத்தில் வியாபாரமும் தொழிலும் சுரணித்துப் போய், இன்றையதினம் நாகப்பட்டினம் என்பது நாகப்பட்டினம் என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமையில் இருக்கிறது. நரகப்பட்டினமாக இருந்தால்கூட தேவலை, அதைவிடக் கேவலமாக ஆய்விடக்கூடாது என்பது என்னுடைய அவா. ஆகையால், நான் இந்த அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன், நாகப்பட்டினம் போன்ற சிறிய துறைமுகங்களில் இன்னும் கவனம் செலுத்தி அவைகளை விருத்தி செய்ய வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் பல தொழிலாளர்களுக்கு வேலை அளித்தவர்களாவீர்கள். அத்துடன் இன்னும் பல நன்மைகளும் ஏற்படும்.

விவசாயத்திற்கு வேண்டிய ரசாயன உரம் போன்றவை சென்னை போன்ற பெரிய நகரங்களிலிருந்து ரயில்வே வாகன்கள் மூலமும் லாரிகள் மூலமும் வருகின்றபடியால், காலத்தில் வாகன கிடைக்காமல் குறிப்பிட்ட காலத்தில் வந்து சேராமல் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. காலத்தில் ரசாயன உரம் போன்றவை விவசாயிகளுக்குக் கிடைக்காமல் ஏழைகள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். அது மட்டுமல்ல. இவைகளின் விலையும் அதிகமாகிவிடுகிறது. ட்ராண்டிப்போர்ட்டேஷன் சார்ஜ், ஹாண்ட்லிங் சார்ஜ் எல்லாம் சேர்ந்து அதிக விலைக்கு ரசாயன உரம் போன்றவை ஏழை விவசாயிகளுக்குக் கிடைக்கின்றன. இந்த நிலைமையை மாற்றியமைப்பதற்கு என்ன செய்ய வேண்டுமென்றால், சிறிய துறைமுகங்களிலே இவைகளை கப்பல் மூலமாகக் கொண்டு வந்து இறக்க வழி செய்ய வேண்டும். ரயில்வே வாகன கால காலத்தில் கிடைக்காத காலத்தில் லாரி மூலமாகவாவது கொண்டுவந்து கொடுத்து விவசாயிகளுக்குக் குறித்த காலத்தில் கிடைக்கும்படிச் செய்யலாம். கப்பல் மூலமாக சிறிய சிறிய துறைமுகங்களில் இறக்கும்படியான ஏற்பாடு செய்தால் இவைகளின் விலையைக் குறைத்து விவசாயிகளுக்குக் கொடுப்பதற்கு முடியும். ஆகையால், அரசாங்கம் உடனே நடவடிக்கை எடுத்து, சிறிய துறைமுகங்களை விருத்தி செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

அந்த துறைமுகத்தைச் சீர்செய்வதற்கு அதிகச் செலவு ஆகும் என்றும் நான் தெரிந்துகொண்ட வரையில் தெரிகிறது. அரசாங்கம் பல தடவைகளில் பல கமிட்டிகள் நியமித்து, சிறிய துறைமுகங்களை எப்படிச் சீர்படுத்தலாம் என்று அவர்கள் விசாரித்து சிபார்சு செய்திருக்கிறார்கள். அதற்காக என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டாலும் இன்னும் நடைமுறையில் கொண்டுவரவில்லையாதலால் கூடிய சீக்கிரத்தில் கொண்டு வரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இன்றையதினம்கூட சபை மேனேஜ்மீது ஒரு கடிதம் வைக்கப்பட்டிருந்தது. அதில், எந்தெந்த துறைமுகங்களை எவ்வாறு சீர்திருத்தம் செய்யலாம் என்று கண்டிருந்தது. அதற்காக சர்க்காருக்கு நன்றி செலுத்தினாலும், இன்னும் நல்ல முறையிலே நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மண் அதிகமாகச் சேருவதால் அதைத் தோண்டி எடுப்பதற்கு ட்ரெட்ஜர்களு அதாவது மண் அறிப்பு மிஷின்கள் இருக்கின்றன. கூடலூர், தூத்துக்குடி துறைமுகங்களில் இருப்பதுபோல் லக்ஷன் ட்ரெட்ஜர்களை நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்திலும் வைத்து சீர்படுத்தி அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[Sri N. S. Ramalingam] [14th November 1957]

திருத்துறைப்பூண்டி தாலுகாவில் தோப்புத்துறை, கோடிக்கறை துறைமுகங்கள் பாழடைந்து கிடக்கின்றன. தோப்புத்துறையைப்பற்றி அதிகம் சொல்ல வேண்டியதில்லை. இரண்டு வருஷங்களுக்கு முன்பு தூதிரூஷ்ட வசமாக புயல் ஏற்பட்ட காரணத்தால் பாதிக்கப்பட்ட இடம் தோப்புத்துறைப் பகுதி என்பது நமது மராமத்து மந்திரி கனம் திரு. கக்கன் அவர்களுக்குத் தெரிந்திருக்கும். அவர் தமிழ்நாடு காங்கிரஸ் கமிட்டித் தலைவராக இருந்த போது அவர் அங்கு வந்திருந்து பல உதவிகளை அங்குள்ள மக்களுக்குச் செய்திருக்கிறார். அந்தப் பகுதியைப் பற்றி அவருக்கு தெரியும். தோப்புத்துறை, கோடிக்கறை துறைமுகங்கள் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டால் வருஷத்தில் பெரும் பகுதி அந்தத் துறைமுகங்களுக்குக் கப்பல்கள் வரலாம் என்று நிபுணர்கள் சொல்கிறார்கள். ஆகையால், அந்தத் துறைமுகங்களை அபிவிருத்தி செய்யவேண்டும்.

தனுஷ்கோடியிலே துறைமுகம் நல்ல நிலைமையில் இல்லை. அதை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று அரசியலார் யோசித்துக் கொண்டிருப்பதாகச் செய்தித்தான் மூலமாகக் கேள்விப்பட்டிருக்கிறோம். அம்மாதிரி இருக்கும்போது, தோப்புத்துறை, கோடிக்கறை துறைமுகங்களில் நல்ல சௌகரியங்கள் இருப்பதால் அவைகளை ஸ்பெஷலிட்ட ஆக, அதாவது பதிலாக வைத்துக்கொண்டு உபயோகப்படுத்திக் கொள்ளவேண்டும். இந்தியாவிலிருந்து தனுஷ்கோடி வழியாக இலங்கைக்குப் போவதற்குப் பதிலாக தோப்புத்துறைக் கோடிக்கறை வழியாகப் போனால், தூரம் குறைவு என்று எல்லோருக்கும் தெரியும். அது மட்டுமல்ல. இலங்கை வாழ் தனித் தமிழ் மக்கள் வாழும் யாழ்ப்பாணமானது கோடிக்கரையிலிருந்து 40 மைல் தூரத்தில்தான் இருக்கிறது. தோப்புத்துறை, கோடிக்கறை துறைமுகங்கள் அபிவிருத்தி செய்து, அதன் வழியாகக் கப்பல்கள்போனால் தனுஷ்கோடி வழியாக இலங்கை போவதைவிட தூரம் குறைவு. சுமார் 200 மைல் வரை தூரம் குறைவு. நூற்றுக் கணக்கான மைல் சென்று யாழ்ப்பாணம் போகவேண்டாம். ஆகவே, தோப்புத்துறை, கோடிக்கறை இவைகளில் ஒன்றை அபிவிருத்தி செய்தால் அதன் மூலமாகப் போகலாம் என்று கொள்கிறேன்.

எல்லாத் துறைமுகங்களையும் நேரில் சென்று பார்த்து, விசாரித்து, என்னென்ன முறையிலே அபிவிருத்தி செய்யவேண்டுமோ அந்த முறையிலே குறைந்த செலவிலே மக்களுக்குப் பிரயோஜனப்படக் கூடிய முறையிலே செய்யலாம் என்று பார்ப்பதற்கு ஒரு கமிட்டி நியமித்து, இவைகளை யெல்லாம் விசாரணை செய்யச் சொல்லி, அரசாங்கத்திற்கு ஒரு சிபார்சு செய்யச் சொல்லி, அதன்மேல் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இப்படியெல்லாம் செய்வதன்மூலம் முதலாவதாக தொழிலாளிகளுக்கு வேலை கொடுக்க முடியும். அத்துடன் விவசாயிகளுக்கு சாமான்கள் குறைந்த விலையில் கிடைப்பதற்கும் உதவியாக இருக்கும். ஆகவே, சர்க்கார் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்தச் சபை என்னுடைய தீர்மானத்தை ஆதரிக்குமாறு தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI K. S. G. HAJA SHERIFF: Sir, I rise to support the Resolution moved by hon. Member Sri Ramalingam, for taking immediate steps to improve the minor ports. I must say, Sir, that the country has got a very vast coast-line of 3,000 miles with innumerable ports. Our State had many minor ports and those minor ports were in a very brisk condition turning out large volumes of tonnage before the War, and especially ocean-going steamers called in there for loading and unloading cargo. But, during and after the War, these minor ports have not been utilized fully but utilized very scarcely. Some of them have become absolutely useless or inactive with the result that they have been closed permanently. The result of this inactivity of the minor ports has shown perfectly clear how the major ports of Madras were fully

14th November 1957] [Sri K. S. G. Haja Sheriff]

pressed for space. Before and immediately after the war, Madras port was handling only $1\frac{1}{2}$ million tons. But, to-day, it is working to its utmost capacity and handling nearly $2\frac{1}{2}$ million tons. Not only that. Steamers were touching the Madras port in large numbers without being diverted to the minor ports where they can be diverted. The result is that these steamers have to lie idle outside the port for a considerably long time. I must tell this House that if a steamer stays outside unnecessarily, it costs not less than about Rs. 7,500 per day. There were occasions when the steamers have been waiting for berths outside the ports for even 22 days with the result that they had to bear a tremendous expenditure and it was a heavy loss to the country. Most of our trade is still under foreign hands and it is only 9 per cent of the trade that is being carried on by us. It may be asked why the ships were turning up only at the major ports and not at the minor ports. The answer is that there were no adequate facilities in the minor ports. In the major ports, they have greater facilities for handling as well as storage and retransport of the cargo. Secondly, certain cargo of a homogenous type might not be planned properly for them to be landed at the landing port with the result that the steamers having both general cargo and special cargo might have to be berthed outside. So, the owners are not generally willing to send them to minor ports for the mere reason that they are not very safe and favourable for their steamers to remain. We must thoroughly examine the conditions under which the minor ports could be made really useful, for ocean-going vessels. The ports should be kept clear and should be made navigable.

(Deputy Speaker in the Chair.)

Now the barge can be operated only during high tides and not during low tides; the boats which are the medium of transport to the shore from the ship cannot be piloted because of the low water. So I would suggest that a dredger should be provided at every minor port and it should be seen that the bar is dredged periodically and kept clear all the hours of the day so that the boats can ply round the clock.

Secondly, in minor ports, there are no contrivances like crane and other facilities for unloading cargoes; there are no storage facilities at these ports with the result that the cargo landed could not be stored by the shippers or consignees; thus there is the necessity to look up for outside godowns; these godowns have to be tapped or they could not be tapped for obvious reasons. I would therefore suggest for the consideration of the Hon. Minister that a Committee should be appointed to go into all these conditions and recommend to the Government how best these minor ports could be utilized and suggest measures to be taken for utilizing these minor ports fully. I must submit that certain minor ports are being utilized, but not in full pressure.

Sri, it has been very authoritatively stated that the capacity of our ports is about 5 million tons. We have hardly used during these years even to the extent of $2\frac{1}{2}$ million tons. When we have embarked on very big programmes and developmental projects, the

[Sri K. S. G. Haja Sheriff]

[14th November 1957]

transport should be very excellent, as otherwise there will be a lot of bottlenecks, not only being created owing to the dislocation, it might even turn to the detriment of the very system itself. I would once again suggest the formation of a small committee which would go into this matter fully and recommend to Government. Before that I would submit for the consideration of the Government and the House that certain important and minor facilities must be provided in these minor ports so that the steamers could be brought there and the Government of India also should be requested to see that steamers carrying homogeneous cargoes, like foodgrains, fertilizers, etc., are diverted to minor ports. This will not only help the development of the minor ports; this will also help the people there, the coolies and other labourers and their conditions will improve to a very great extent. Thank you, Sir.

SRI A. GOVINDASAMY : சட்டமன்ற உதவித் தலைவர் அவர்களே, கனம் என். எஸ். ராமலிங்கம் அவர்களால் முன்மொழியப்பட்டு, நண்பர் ஹாஜா ஷெரீப் அவர்களால் வழிமொழியப்பட்டுள்ள இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்லுகின்றேன். நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தை நல்ல முறையிலே விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை நமது நண்பர்கள் விளக்கமாக, தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். தென் ஆற்காடு ஜில்லாவில் கடலூர், பரங்கிப்பேட்டை துறைமுகங்கள் கவனிக்கப்படாமலே இருந்துகொண்டு வருகின்றன. ஏற்கெனவே மராமத்து இலாகா மந்திரியாக இருந்த பக்தவத்சலம் அவர்களும், ராமநாத புரம் ராஜா அவர்களும் இந்த இரண்டு துறைமுகங்களையும் நேரிலேயே வந்து பார்வையிட்டு, அதற்கு வேண்டிய திட்டங்களை தயாரித்து இருந்தும், அவைகளை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வராமல் நிறுத்தி வைத்திருக்கிறார்கள். தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தில் அதிகமாக மணிலா உற்பத்தியாகி, அங்கிருந்து வெளி நாடுகளுக்கு போய்க்கொண்டிருக்கிறது. இந்தத் துறைமுகங்கள் நல்ல முறையிலே விஸ்தரிக்கப்பட்டால் பொது மக்களுக்கு வியாபாரத் துறையில் பல சௌகரியங்கள் ஏற்படும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு) இந்த மாவட்டத்திலிருந்து மலையா, சிங்கப்பூர் போன்ற இடங்களுக்கு வியாபாரத் திற்காக போகவேண்டிய நிலை இருக்கிறது. புதுவையில் கடலிலே ஒரு பியர் பாலம் கட்டினால் அதன் வழியாக சரக்குகள் வசதியாக போகமுடியும். கடலூர், பரங்கிப்பேட்டையில் 'பாக் வாடர்ஸ்' சௌகரியமான முறையில் அமைந்திருக்கிறது. அதை ஆழப்படுத்தியும், அகலப்படுத்தியும் போக்குவரத்து சௌகரியத்தைச் செய்ய தவறிவிடக்கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இந்தத் தீர்மானத்தை எதிர்க்கட்சியினர் கொண்டு வராமல், நல்ல வேளையாக ஆளும் கட்சியும் சார்ந்தவரே கொண்டு வந்திருக்கிறார். அதை ஹாஜா ஷெரீப் அவர்கள் ஆதரித்திருக்கிறார்கள். ஆகையால் மந்திரி அவர்கள் இந்தத் தீர்மானத்தை ஏற்றுக்கொள்ளுவார்கள் என்று நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் நமது நாடு முன்னேறவேண்டும், வியாபாரத் துறையிலே செழிக்கவேண்டுமென்ற கருத்திலே அநேக திட்டங்களை சேர்த்திருக்கிறோம். தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை விஸ்தரிக்கும் திட்டத்தையும் இந்த ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்க்கவேண்டும். அந்தத் துறைமுகத்திற்கு கப்பலோட்டிய தமிழன் வ.உ.சி.-யின் பெயரை வைக்க வேண்டுமென்ற கருத்தினையும் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். இந்தத் திட்டங்கள் நீண்ட காலமாக பரிசீலனை செய்யப்படுகின்றனவே தவிர, இவைகளை நடைமுறையில் கொண்டு வருவதற்கு அரசாங்கம் தயங்குகிறது. நல்ல காரியங்களை செய்வதற்கு அதிகச் செலவு ஏற்பட்டாலும், தயங்காமல் ராஜ்ய சர்க்காரே மத்திய சர்க்காரிடத்தில் வற்புறுத்தி, எந்த அளவு வாதாட முடியுமோ அந்த அளவு வாதாடி அதற்கு வேண்டிய பொருளைப்பெற்று, இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலேயே இந்தத் திட்டங்களையும் சேர்த்துக்கொண்டு, இவைகளை நடைமுறையில் கொண்டு வரவேண்டும்.

14th November 1957] [Sri A. Govindasamy]

தென் ஆற்காடு வட்டாரத்தில் நெய்வேலித் திட்டம் வெற்றிபெறும் தருவாயில் இருக்கிறது. அந்தத் திட்டம் வெற்றி பெறுமானால், கண்டிப்பாக கடலூர், பரங்கிப்பேட்டை துறைமுகங்கள் அபிவிருத்தி செய்யப்படுவது மிகவும் அவசியம். அப்படிச் செய்தால் மிகவும் செளகரியமாக இருக்கும் என்ற கருத்தை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தமிழ் நாட்டில் இயற்கை துறைமுகங்கள் இல்லாத காரணத்தினாலே, செயற்கை துறைமுகங்களை நல்ல முறையில் சீர்திருத்தம் செய்து, அவைகள் நல்ல முறையில் பயன்படக்கூடிய அளவில் அரசாங்கம் தகுந்த நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சென்னை துறைமுகம் அவசியத்தையும் அவசரத்தையும் கருதி எப்படி கோட்டை வரையிலும் விஸ்தரிக்கப்பட்டதோ அதேபோல கடலூர், பரங்கிப்பேட்டை, நாசுப்பட்டினம், தூத்துக்குடி துறைமுகங்களையும் அபிவிருத்தி செய்து விஸ்தரிக்கவேண்டும். இதற்கு பணம் இல்லை என்று கைவிட்டுவிடாமல், மத்திய சர்க்காரிடம் சண்டை போட்டாவது இந்தத் திட்டங்களை இரண்டாவது ஐந்து வருட திட்ட காலத்திற்குள்ளாவது முடித்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரிக்கிறேன்.

SRI A. VEDARATHNAM PILLAI : கனம் உபதலைவர் அவர்களே, இந்த சிறு துறைமுகங்கள் சம்பந்தமாக கனம் ராமலிங்கம் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் தீர்மானத்தை நான் முழுமனதோடு ஆதரிக்கிறேன். அதே சமயத்தில் அதுபற்றி சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். நம் முனைய சென்னை ராஜ்யத்தில் அநேக சிறு துறைமுகங்கள் இருக்கின்றன. அவைகளெல்லாம் ஒரு காலத்தில் ரொம்ப பிராமதமாக வர்த்தக போக்கு வரத்திற்கு சாதகமாக இருந்தன. சமீபகாலத்தில் அவைகளெல்லாம் மறைந்து இருக்கிற இடமே தெரியாத ஒரு நிலைக்கு வந்துவிட்டன. அந்த துறைமுகங்கள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டு நல்ல முறையில் வர்த்தகம் நடப்பதற்கு வழிவகைகள் செய்யப்பட்டிருக்கிறதா என்று பார்த்தால், இல்லை. அதனால் போக்கு வரத்து எவ்வளவோ கஷ்டமாக இருக்கிறது. போதிய ரயில் போக்கு வரத்து சாதனம் இல்லாத நிலைமையில் வர்த்தகப் பொருள்கள் போய்வாழுடியாமல் எவ்வளவோ கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. சிறு துறைமுகங்களுக்கு என்று தனி நிதி ஒன்று அரசாங்கத்திடம் இருக்கிறது. அதில் ஒரு காலத்தில் பணம் குவிந்து கிடந்தது. ராஜாஜி முதல் மந்திரியாக இருந்த காலத்தில் அந்த நிதியிலிருந்து பொது நிதிக்கு பணத்தை கடனாக எடுத்துக்கொண்டு, மீண்டும் கொடுத்தது பல அங்கத்தினர்களுக்கும் நினைவு இருக்கலாம். அப்பொழுது ஒரு கமிட்டி அமைத்து எந்தெந்த 'மைனர் போர்ட்களில்' என்னென்ன அபிவிருத்தி வேலைகள் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது என்று ஆலோசனை செய்யப்பட்டது. அப்பொழுது சில லட்ச ரூபாய்க்கு எல்லா மைனர் போர்ட்களையும் அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டி ஒரு திட்டம் உருவாகி, அது அரசாங்கத்தினிடம் வந்தது. அதை எடுத்துக்கொண்டு இதுவரையில் என்ன செய்தார்கள் என்று தெரியவில்லை. எல்லா போர்ட்களுக்கும் ஒதுக்கிய பணம் அப்படியே சும்மாய்தான் இருக்கிறதே அல்லாமல், ஒரு இடத்திலாவது ஒரு அபிவிருத்தியும் செய்ததாகத் தெரியவில்லை. கோடிக்கரைத் துறைமுகத்திலுள்ள கட்டிடங்கள் புயலினால் பாதிக்கப்பட்டு, அப்படியே கீழே விழுந்து கடின தளையில் இருக்கிறது. தஞ்சாவூர் ஜில்லாவில் இருந்து வெளியிடங்களுக்கு அனுப்பப்படவேண்டிய தானியம் 2½ லட்சம் டன்—எங்கள் ஜில்லாவில் மலை கிடையாத—மலைபோல ரயில்வே நிலையங்களில் நெல் அசி மூட்டைகள் குவிக்கப்பட்டு கிடக்கிறது. இந்த தானிய மூட்டைகளை ரயில்வே மூலம் அனுப்புவதற்குப் போதிய வசதி இல்லாத காரணத்தினால் தான் இப்படி அவைகள் ரயில்வே நிலையத்தில் காட்சி அளித்துக்கொண்டிருக்கின்றன. கடற்கரைப் போக்கு வரத்துச் சாதனத்தை அதிகம் பயன்படுத்திக்கொள்ள துறைமுகங்களை எல்லாம் சீர்த்திருத்தியிருப்போமேயானால் இந்தவிதமான கஷ்டம் நமக்கு ஏற்பட்டிருக்காது. கடல் வழியாகச் சரக்குகளைக் கொண்டுபோவதுதான் எல்லா மார்க்கங்களைக் காட்டிலும் மிகவும் 'சீப்'பாகவும் இருக்கும் என்பது எல்லோரும் அறிந்த விஷயம். அதை நாம் பயன்படுத்திக்கொள்ளாமல் இருப்பது மிகவும் விசனிக்கத்தக்கதாகும். குறிப்பாக தமிழ் நாட்டிலுள்ள கடற்கரையோரத் துறைமுகங்களை சர்க்கார் செப்பனிட ஆரம்பித்தால் வர்த்தகம் வளர்வதோடுகூட

[Sri A. Vedarathnam Pillai]

[14th November 1957]

அநேகம் பேர்களுக்கு வேலை கிடைக்கவும் வசதி ஏற்படும். தானியங்கள் ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடம் சுலபமாகப் போய்வருவதனால் எந்த இடத்திலும் பஞ்சம் ஏற்படாத நிலைமையை உண்டாக்க முடியும். துறைமுகங்களை இதுவரையிலும் சர்க்கார் சரியான முறையில் பாதுகாத்து சீர்திருத்தி வராததன் காரணமாகத்தான் அவை இன்று பெரிதும் பழுதடைந்த நிலைமையில் இருக்கின்றன.

குறிப்பாக நம்முடைய ராஜ்யத்திலே மிகவும் நல்லதொரு துறைமுகங்கள் இருக்கின்றனவென்றால் அவைகளில் தோப்புத்துறை துறைமுகம் ஒன்று. இலங்கையோடு தொடர்பு கொள்வதற்கு அதைவிடச் சிறந்த துறைமுகம் வேறு கிடையாது. இலங்கைக்கும் இதற்கும் உள்ள தூரம் 25, 27 மைல்களுக்குள்ள்தான் இருக்கின்றது. இப்போது இருக்கிற நாட்டுப் படகில் செல் கிறவர்களே காலையில் கிளம்பினால் மத்தியான உணவுக்கு அங்கே போய் விடுவார்கள். அங்கே மத்தியானம் கிளம்பினால் இரவுக்குள் வந்துவிடுகிறார்கள். அதோடு தனுஷ்கோடி வழியாக இலங்கைக்குப் போவதென்றால் தலை மன்றிலில் இருந்து கொழும்புவுக்குச் சென்று அங்கிருந்து தமிழர் வாழ்கின்ற பகுதிக்கு 250 மைல்களுக்கு மேல் ரயில் பிரயாணம் செய்து போக வேண்டியதாக இருக்கிறது. ஆனால் தமிழர் வாழ் பகுதியோடு மிகவும் சுலபமாகத் தொடர்பு வைத்துக்கொள்ளக்கூடிய துறைமுகங்கள் தோப்புத்துறை, கோடிக்கரைதான். பழங்காலத்தில் இந்தத் துறைமுகம் வழியாகத் தான் தொடர்பு இருந்திருக்கிறது. வேதாரண்யத்தில் மாயம்பாணம் தெரு என்றே ஒரு தெரு இருக்கிறது. அங்கே இலங்கைவாசிகள் பலருடைய குடும்பங்கள் இருக்கின்றன. வெள்ளைக்காரர்கள் காலத்தில் மண்டபம் காம்ப் ஏற்படுத்தி, அங்கே நடந்து கொண்டிருந்த கப்பல் கம்பெனி வெள்ளைக்காரக் கம்பெனியாதலால் இதர துறைமுகங்கள் எல்லாம் மூடப் படும்படியாக அவர்கள் செய்துவிட்டார்கள். அதனால்தான் தோப்புத்துறை துறைமுகம் வீணாகப் போய்விட்டது. அதை இன்றைக்கு சீர்திருத்தினால் நமது சென்னை ராஜ்யத்தில் அது ஒரு மேஜர் போர்ட்டாக விளங்கும்.

இப்போது நம்முடைய சென்னை ராஜ்யத்தில் சென்னை துறைமுகம் ஒன்றுதான் மேஜர் துறைமுகமாக இருக்கிறது. ஏதாவது ஒரு காரணத்தால் சென்னைக்குக் கப்பல்கள் வர முடியவில்லை என்றால் வேறு துறைமுகமே கிடையாது. ஆகவேதான் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தோடு தோப்புத்துறை துறைமுகத்தையும் சீர்திருத்துவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதைப் பற்றி இந்து பத்திரிகையிலும் தொடர்ந்து பல கட்டுரைகள் வந்திருக்கின்றன. கராச்சி துறைமுகம் போனவுடன் மேற்குக் கரையில் பம்பாய் துறைமுகம் இருந்தும் கூட கண்டிளா துறைமுகத்தை மேஜர் போர்ட்டாக வடக்கே ஏற்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே நம்முடைய ராஜ்யத்திலும் சென்னையைத் தவிர இன்னும் இரண்டு மூன்று மேஜர் போர்ட்டுகளை ஏற்படுத்துவதற்கு சர்க்கார் அந்தக் கட்டுரையை ஆராய்ச்சி செய்யலாம்.

மேலும் தோப்புத்துறைக்குப் பக்கத்தில் 150 சதுர மைல் நிலத்தில் 'விண்டு மில்' மூலமாக கடல் ஜலத்தை இறைத்து நிறைய உப்பு உற்பத்தி பண்ண முடியும். ஜப்பான், இந்தோசீன முதலிய இடங்களில் உள்ளவர்களுக்கு உப்பு அதிகமாகத் தேவைப்படுவதால் இவ்விஷயத்திலும் சர்க்கார் கவனம் செலுத்த வேண்டும். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் வடக்கே கணக்கானவர்கள் வேலை இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். இந்தத் துறைமுகங்களை சொப்பனிட ஆரம்பித்தால் அதன்மூலம் பல்லாயிரக் கணக்கான பேர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு ஏற்படும் என்கிற விஷயத்தையும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். குலோத்துங்கன் காலம் வரையிலும் இந்தத் துறைமுகங்களில் கப்பல் கட்டும் தொழில் முதற்கொண்டு நடந்திருக்கிறது. அநேகம் மாலுமிகள் நம் நாட்டிலேயே இருந்திருக்கிறார்கள். வேதாரண்யம் பக்கத்திலேயே கிட்டத்தட்ட அநேகம் மாலுமிகளுடைய பரம்பரைகள் இருக்கின்றன. ரயில் போட்டதன் காரணமாக இராமேசுவரம் துறைமுகத்தை வைத்துக்கொண்டு மற்ற துறைமுகங்கள் எல்லாம் அழிந்துபோகும்படியாகச் செய்துவிட்டார்கள். இவைகளை இப்போது சரிப்படுத்துவதன் மூலமாக, வியாபாரம், தொழில் எல்லாம்

14th November 1957] [Sri A. Vedarathnam Pillai]

வளர்வதற்கு வசதி ஏற்படும் என்று சொல்லி, இத்துறைமுகங்களை எல்லாம் சீர்திருத்துவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI K. RAMACHANDRAN : உதவி உபநாயகர் அவர்களே, இந்த மைனர் போர்ட்களைப் பொறுத்த வரையிலே கனம் அங்கத்தினர் ராமலிங்கம் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் தீர்மானத்தை நான் ஆதரிக்கிறேன். இந்த மைனர் போர்ட்டைப் பொறுத்த வரையிலே நாம் இரண்டு விதத்தில் அவைகளை நன்கு உபயோகப் படுத்திக்கொள்ளலாம். போக்குவரத்திற்கு அவைகளை உபயோகப்படுத்திக் கொள்ளலாம், அந்நிய நாடுகளில் இருந்து வரக்கூடிய சரக்குகளை நாம், இறக்குமதி செய்யவும் நம் நாட்டில் உள்ள சரக்குகளை ஏற்றுமதி செய்யவும் இவைகளைப் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம். அதோடு வேறு நாடுகளில் இருந்து பிரயாணிகள் வரவும் இவைகளைப் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம். இந்தச் சின்ன துறைமுகங்களைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள எல்லா முயற்சிகளும் நடந்து வருகிறது. பல சிறிய துறைமுகங்கள், நல்ல முறையில் பயன்படுத்திக்கொள்ளக் கூடிய துறைமுகங்கள், “நெட் வொர்க் ஆப் ஹார்பர்ஸ்”, என்ற முறையில் நம் நாட்டில் அமைந்திருக்கிறது. அந்தச் சின்ன துறைமுகங்களை நல்ல முறையில் பயன் படுத்திக்கொள்வதற்கோ அல்லது அவைகளை நல்ல முறையில் அபிவிருத்தி செய்வதற்கோ அரசாங்கம் எந்த விதமான முயற்சியும் இதுவரையிலும் எடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்பதை வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சாதாரண துறைமுகங்களை வியாபாரத்திற்கு பயன் படுத்தலாம் என்று சொன்னால், அந்தந்த பிரதேசத்தில் கிடைக்கக்கூடிய விளை பொருள்களை கொண்டு செல்வதற்கும், அல்லது ஆங்காங்கு செய்யப்படக்கூடிய பொருள்களை மற்ற பிரதேசங்களுக்குக் கொண்டுபோக இந்த சின்ன துறைமுகங்களை பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம். தூத்துக்குடியில் இருந்து ராமநாதபுரத்திற்கு ஒரு சரக்கைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று சொன்னால், அது துறைமுக மார்க்கமாக கொண்டுபோகப்பட்டால் 20, அல்லது 25 மைல் தூரத்திற்குள் அந்த பகுதியை அடைந்துவிடலாம். நேர்மாறாக, உள்நாட்டு மார்க்கமாக (நில மார்க்கமாக) போவதாயிருந்தால், 150—200 மைல் தூரம் கொண்டு போக வேண்டியிருக்கும். அதேபோல் தூத்துக்குடியில் இருந்து தஞ்சைக்கு வரவேண்டுமென்றால் நில மார்க்கமாய் வர வேண்டுமென்றால் கிட்டத்தட்ட 300 மைல் தூரம் செல்லவேண்டியிருக்கிறது. ஆனால் கடல் மார்க்கமாக போவோமேயானால் 40 அல்லது 50 மைல் தூரத்திற்குள் அந்த இடத்தை அடைந்துவிடலாம். கடற்கரை யோரமாக இருக்கும் துறைமுகங்களில் ஒன்று தொண்டி துறைமுகம். அது, யுத்தகாலத்தில் யுத்த சாமான்களையும் மற்ற சரக்குகளையும் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி செய்ய மிகவும் பயன் பட்டுக் கொண்டிருந்தது. ஆனால் அந்தத் துறைமுகம் இன்று பயன் படுத்தப் படாமல் சும்மா கிடக்கிறது. அதை பயன் படுத்திக் கொண்டால் தமிழ் நாட்டிலுள்ள பல பகுதிகளிலிருந்து சரக்குகளைக் கொண்டு போகவும், பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்யவும் மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும் ஆதலால் அவைகளை நன்கு பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம். தூத்துக்குடி, கீழ்க்கரை, தனுஷ்கோடி, தொண்டி வழி தஞ்சையில் இருந்து சென்னை வரை கூட வர முயற்சி செய்யலாம். நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தைப் பொறுத்த வரையில் பிரயாணிகள் வந்திறங்க அங்கு எந்தவிதமான வசதியும் இல்லை. கப்பல் வந்தால் கரையிலிருந்து இரண்டு மைலுக்கு அப்பால் கடலில் நின்று விடுவதால், அதில் இருந்து கீழே இறங்கி போட்டு கள் வழியாகவரும் அபாயகரமான நிலைதான் இருக்கிறது. இதை நிவர்த்திக்க ஒன்றுமே செய்யப் படவில்லை. சேது சமுத்திரம் என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படி சொல்லிக்கொண்டிருப்பதில் பிரயோசனம் இல்லை. அதை நடைமுறைக்கு கொண்டு வரவேண்டும். தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை ஏன் அபிவிருத்தி செய்யவில்லை என்றால் சேது சமுத்திரத்தை அபிவிருத்தி செய்தால்தான் இதைச் செய்ய முடியும் என்கிறார்கள். ஆனால் சேதுசமுத்திரத்தை அபிவிருத்தி செய்ய பணம் வேண்டும், அது ஒரு பெரிய திட்டம், அதற்கு மத்திய சர்க்காரின் உதவி வேண்டும், முக்கியமான போர்ட்கள் எல்லாம் எடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது என்றெல்லாம் சொல்கிறார்கள். தூத்துக்குடி போன்ற துறைமுகங்கள் கூட இன்னும் அபிவிருத்தி செய்யப்

[Sri K. Ramachandran] [14th November 1957]

படாமல் இருக்கிறது. கருப்புக்கட்டி, பருத்தி போன்ற சாமான்களும் மற்றும் பீனாலைப் பொருள்கள் பிற நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப் படுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். இவைகளை எல்லாம் 400, 500 மைல் நில கிப்பர்பிட்டுக் கொண்டு கொண்டு ஏற்றுமதி செய்யவேண்டியிருக்கிறது. ஆனால் இந்தச் சின்ன துறைமுகங்களை எல்லாம் நன்கு அபிவிருத்தி செய்து நாம் பயன்படுத்துவோமேயானால் தூரக்குறைவினால் சாமான்களை குறைந்த விலைக்கு அனுப்பிச் கூடுதல் லாபம் சம்பாதிக்க முடியும். சின்ன துறைமுகங்களை பயன்படுத்தும் வகையில் சர்க்கார் ஒன்றும் செய்யாது இருப்பது வருந்தத்தக்கதாகும். ஆகவே சர்க்கார் சின்ன துறைமுகங்களை, சேது சமுத்திரத்தையும் சேர்த்துக் கொண்டு, கூடிய விரைவில் அவைகளை நல்ல முறையில் சீர்த்திருத்தி மக்களுக்கு பயன்படத்தக்க முறையில் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு எனது உறையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* SRI K. B. S. MANI : சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சிறு துறைமுகங்கள் சீர்திருத்த விஷயத்தில், இந்தியாவிலேயே முதன்மை பெற்ற ஒரு சில முக்கியமான சிறு துறைமுகங்கள் இன்று தஞ்சை ஜில்லாவில் கடற்கரையோரங்களில் இருக்கக் கூடிய பல பெரிய பகுதிகளில் அழிந்து கொண்டிருக்கிறது. குறிப்பாக கோட்டைப் பட்டினத்தில் இருந்து கடலூர் வரையில் பல சிறு துறைமுகங்கள் இருக்கின்றன. இந்தியாவிலே பிரசித்தமான டானிஷ் காலத்திய கோட்டை யிருக்கிறது, தரங்கம்பாடியில். பல வருஷங்களாக அங்கு ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யப்பட்டு வந்திருந்தது. பிறகு இந்த உணவு தானிய போக்குவரத்து தடை செய்யப்பட்டதின் காரணமாக அந்தத் துறைமுகத்தில் இருந்து அரிசி, உளுந்து, தவிர் போன்ற பொருள்கள் தற்காலம் ஏற்படுத்தப் பட்டிருக்கிற ஜோன் முறைப்படி சுற்றுப் புற நாடுகளுடன் போக்குவரத்து செய்ய வசதியாய் இருந்தது. உணவுப் பொருள்கள் போக்குவரத்து தடை செய்யப் பட்டபோது அவைகளும் தடை பட்டுவிடது. அதன் காரணமாக நூற்றுக் கணக்கான தொழிலாளர்கள் இன்று வேலையில்லாமல் திண்டாடுகிறார்கள். ஆக, இந்த தரங்கம்பாடியையும் அதற்கு அனுசரணையாக உள்ள திருமலைவாயிலையும் எடுத்துக் கொண்டால் தஞ்சை ஜில்லாவில் உள்ள வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தைப் போக்க ஏதுவாயிருக்கும். இது சம்பந்தமாக தஞ்சை ஜில்லா விவசாய அரிசி வியாபாரிகள் சங்கத்தில் இருந்து மத்திய சர்க்காருக்கு மனு செய்திருந்தார்கள், இந்த இரண்டு துறைமுகங்களையும் திருத்தி மறுபடியும் ஏற்றுமதி செய்ய அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று. ஆனால் மத்திய சர்க்கார் எடுத்த முடிவு என்ன என்றால், க்ளியரன்ஸ் சர்ட்டிபிக்கேட் உங்களுக்கு கொடுக்கிறோம், ஆனால் நாகப்பட்டினத்தில் ஏற்றிக் கொள்ளுங்கள் என்று சொன்னார்கள். ஏற்றுமதி செய்ய அனுமதிக்கிறோம் என்கிறார்கள். ஆனால் எந்தக் காலத்தில் அனுமதிக்கிறோம் என்று சொல்லவில்லை. இந்த இரண்டு துறைமுகங்களிலும் அதிக செலவு செய்ய வேண்டியதில்லை. டேனிஷ் காலத்தில் கட்டப்பட்ட கோட்டை அங்கு இருக்கிறது. அக்காலத்தில் வெகு அழகா உயர்ந்ததாகவும் கட்டப்பட்ட கோட்டை இன்று பாழாக கிடக்கிறது. அது, கெட்டுப் போகாமல் பாதுகாக்க அரசாங்கம் முன்வரவில்லை. இன்று அங்கு ஏற்றுமதி செய்ய ஆரம்பித்தால் கோடவுன்கள் தேவையாய் இருக்கும். கோடவுன்கை இந்தக் கோட்டையை பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம். தஞ்சை ஜில்லாவிலும் மற்ற ஜில்லாக்களிலும் உள்ள சகல ஏற்றுமதிகளையும் நாகப்பட்டினத்திற்கு அனுப்பினால் அங்கு நெருக்கடி அதிகமாகும். அப்படி நெருக்கடி அதிகமாகும்போது கூலிகள் அதிகமாக வேண்டியிருக்கும். ஆகவே, இந்த தரங்கம்பாடி, திருமலைவாயில் இந்த இரண்டு துறைமுகங்களையும் எடுத்துக் கொண்டு மத்திய சர்க்காரின் உத்தரவை உடனடியாக அமுலுக்கு கொண்டுவந்தால் அந்த இரண்டு துறைமுகங்களில் இருந்தும் நல்ல பலன் கிடைக்கும் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதோடு கூட இந்த ஸோன் முறைப்படி இங்கு ஜோன் எல்லைக்குள் எங்கு வேண்டுமானாலும் அரிசி அனுப்பலாம் என்றிருக்கிறது. இப்போது ரயிலில் வாசின்கள் கிடைப்பது மிக கஷ்டமாக இருக்கிறது. பல இடங்களிலும் போதுமான கோடவுன்களும், கூடல் ஷெட்டுகளும் இல்லாமல் பலவிதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. தஞ்சாவூர் போன்ற இடங்களில்

14th November 1957] [Sri K. B. S. Mani]

ஆயிரக் கணக்கான மூட்டைகள் அப்படியே தேங்கி கிடக்கின்றன. இதனால் வினியோகம் சரியாக நடைபெற முடியவில்லை. இதெல்லாம் அரசாங்கத்திற்கு நன்றாக தெரிந்திருக்கிறது. ஆகையினால் இந்த போர்ட் முறையில் ஏற்றுமதியையும் இறக்குமதியையும் அனுமதித்தால் இந்த துறைமுகங்கள் சீரடையும். இதனால் லாரிகளில் இரவு அதிகமாக லோட் ஏற்றிக்கொண்டு போவது குறையும். கடந்த வாரத்தில் கூட சட்டசபையில், இரவு நேரங்களில் லாரிகளில் அதிகமாக லோட் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறது, இதனால் அதிகமாக விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன என்று சொல்லப்பட்டது. ஆகவே இம்மாதிரியான ரயிலில் ஏற்படக்கூடிய தொந்தரவுகளையும் லாரிகளினால் ஏற்படக்கூடிய தொந்தரவுகளையும் தடுப்பதற்கு இந்த சிறிய துறைமுகங்களை சீர்படுத்தினால் முடியும் என்று நம்புகிறேன். அது மாத திரமல்ல, வேலையில்லாமல் இருக்கும் தொழிலாளர்கள் வாழ்வதற்கும் ஒரு வசதி செய்து கொடுப்பதாக இருக்கும். ஆகையினால் தரங்கம்பாடி, திருமுல்லைவாசல் போன்ற சிறு துறைமுகங்களுக்கு ஏற்றுமதி இறக்குமதி லேஸன்ஸ் கொடுக்க வேண்டியது மிக அவசியமாகும். அரசாங்கம் இதில் மிக கவனம் செலுத்தும் என்று நம்புகிறேன். இதற்காக தஞ்சாவூர் ஜில்லா அரிசி வியாபாரிகள் சங்கம் கொடுத்திருக்கின்ற மகஜரை அரசாங்கம் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தஞ்சாவூர், திருச்சி, தென்னாற்காடு இந்த மூன்று ஜில்லாக்களிலும் பெரிய முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த ஜோன் எல்லைக்குள் தேவையான போக்குவரத்தை கொண்டுவர முடியும் என்று கூறி, இதனால் எல்லா காரியங்களையும் பரிமாறிக் கொள்வதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்று கூறிக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சந்தர்ப்பத்தில் பொதுவாக நாட்டில் இருக்கக் கூடிய மைனர் போர்டுகளில், தூத்துக்குடி துறைமுகத்தையும் கன்னியாகுமரி வட்டாரத்தில் இருக்கும் குளச்சல் துறைமுகத்தைப் பற்றியும் சில வாரத்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை மாற்றியமைக்க வேண்டும் என்றும் அதற்கான ஏற்பாடுகள் பரிசீலனையில் இருந்து வருவதாகவும் தெரிகிறது. இந்த திட்டத்தைப் பற்றி சாங்கோபாங்கமாக 15, 20 வருஷங்களுக்கு முன்பு ஒரு அறிக்கை வைக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் பின்னால் இப்பொழுது இதை முதல் ஐந்தாண்டு திட்டத்திலோ அல்லது இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்திலோ சர்க்கப்ப்பட்டிருப்பதாக தெரியவில்லை. சென்னை போன்ற துறைமுகங்களில் பெரிய நெருக்கடி இருந்தும் இதைப்பற்றி வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்பது பேச்சளவில் இருக்கிறதே தவிர பெரிய துறைமுகம் ஏற்படுத்துவதற்கு வேண்டிய வழிகள் ஒன்றும் வகுக்கப்படவில்லை. அவ்விதம் வகுக்கப்பட்டிருந்தால் நல்ல முறையில் மிக சீரிய முறையில் ஒரு பெரிய துறைமுகமாக மாற்றியிருக்க முடியும். அப்படி செய்யாமல் இருப்பதினால் இன்று மிக பெரிய வியாபாரிகள் எல்லாம் தனியாக தங்களுடைய சாமான்களை பஸ் மார்க்கமாகவும் ரயில் மார்க்கமாகவும் அனுப்ப முடியாமல் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இவைகளை எல்லாம் பெரிய அளவில் விஸ்தரிக்கப்படாவிட்டாலும் மத்திய சர்க்காரால் ஏற்றெடுத்து நல்ல முறையில் செப்பனிட்டாலும் போதும், அதுவும் செய்வதில்லை. இன்னும் பல துறைமுகங்களில் ஏற்றுமதிக்கு க்ரேன் முதலிய வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கிறது. அடுத்ததாக சிறிய துறைமுகங்களில், கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் இருக்கும் குளச்சல் துறைமுகம் இருக்கிறது. இது பழைய திருவாங்கூர்-கொச்சியில் இருக்கும்போது அங்கு ஒரு அபிவிருத்தி திட்டம் இருந்தது. அதற்கு பின்னால் அங்கு எந்தவிதமான சீரமைப்பும் நடைபெறவில்லை. இந்த வட்டாரத்தில் உலர்ந்த மீன் அதாவது கருவாடு போன்ற பொருள்கள் நல்ல முறையில் ஏற்றுமதியாவதற்கு வசதியாக இருக்கும். ஒரு காலத்தில் இது ஒரு சீரிய துறைமுகமாக இருந்தது. அந்த வட்டாரத்தில் இது மிக முக்கியமான துறைமுகமாக விளங்கியது. சமீப காலத்தில் 15, 20 வருடங்களாக இது உபயோகமில்லாத முறையில் இருந்து வருகிறது. இந்த துறைமுகம் வெஸ்ட் கோஸ்ட்டுக்கான எல்லாம் இணைக்கக்கூடிய ஒரு துறைமுகமாக இருந்து வருகிறது. இதை சீரிய முறை

[Sri K. Sattanatha Karayalar] [14th November 1957]

யில் அமைக்க கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, அதோடு தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை சீரமைப்பதற்கு தனி கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI A. A. RASHEED : Mr. Deputy Speaker, Sir, I would like to observe that the prosperity of a nation can be judged from the total tonnage of cargo handled in its ports. In pre-war days, many tourists and sight-seers used to flock round the harbour to see one or two steamers which would arrive in a month. But nowadays there are at least four steamers inside the harbour and ten to fifteen steamers are anchoring outside the harbour awaiting berth facilities. For want of steamers which can lift cargo in time, the mercantile community is put to heavy loss and great difficulties. Especially in a declining market, the foreigners immediately cancel their contracts if the goods are not moved in time. I have known instances, especially in the leather industry, where many a tanner and shipper has been put to heavy losses. It is therefore imperative that minor ports like Nagappattinam and Tuticorin and I would add Mahabalipuram also, should be improved. After all Mahabalipuram was once a big port during the days of the Chera, Chola, and Pandya rulers. These ports could be improved and used for transporting goods. I would request the Hon. Minister to see that at least the present improvements that are being made to the harbour are expedited and thus relief afforded to the mercantile community. Thank you, Sir.

* **SRI T. T. DANIEL :** Sir, while discussing this resolution, I would like to point out the importance of some minor ports in the Kanyakumari district. The Colachel port in that district is situated at about 13 miles from Nagercoil, and I believe the Hon. Minister would have seen that port also in person. This is one of the historic ports in our country. Long before Cochin port came into existence, this port had its own importance, and history shows that commerce from the land adjacent to the West Coast passed through this port only. Ships had come near—within a furlong's distance from the shore. If a pier(age) can be constructed at a cost of one or two lakhs of rupees, this would become a very good port. We had made some representations before the erstwhile Travancore-Cochin State for improving this port, but because the Government had their eye on their own Cochin port, they did not care to develop the Colachel port. Another reason why this port was not improved was that the British Government did not feel the necessity for this port, for the Colombo port was under them. They thought that in between Cochin, Tuticorin, and Colombo, there was no need for another port. Now, Sir, Ceylon has become a foreign country. Between Cochin and Tuticorin, we should have an intermediate minor port. It was through this port the monozite that was manufactured was transported. For the last two or three years, through this port, monazite is not being transported. It is being taken from there to Tuticorin port. It costs unnecessary expenditure to the Government. If this port is improved, the imports necessary for that districts, could easily be brought in through ships. Because of the fact that this port has not been improved, the position of labourers has considerably been affected. Nearly

14th November 1957] [Sri T. T. Daniel]

600 persons were once engaged in loading and unloading the ships which used to come over there. But, this port has now been deserted and these labourers who were once getting good wages under this category for transporting goods to the ships and unloading goods from the ships to the shore have now been thrown out of job.

Sir, there is another port called the Leepuram port which is about 3 miles from Cape Comorin. That was also a very ancient port and I believe that port can also be improved. We had also brought to the notice of the Government that these two ports should be included in the list of minor ports which they were preparing. I am sorry that these two ports have not been included in the list of minor ports by the Madras Government also. I believe that the Hon. Minister will take note of these factors and include Colachel and Leepuram ports in the category of minor ports. I request him to constitute a Committee to go into the question of developing these two ports with all modern conveniences.

12-25
P.m.

*SRI M. KARUNANITHI : சட்ட மன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கனம் திரு. என். எஸ். ராமலிங்கம் அவர்கள், துறைமுகங்களை வளர்க்க வேண்டும் என்று கொண்டுவந்த தீர்மானத்தின் கருத்தினையொட்டி நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

12-52
p.m.

தமிழ் நாட்டிலே துறைமுகங்கள் தேவை என்று முன்பெல்லாம் வெள்ளைக்கார துரை முகங்களைப்பார்த்துக் கேட்டோம். இன்றையதினம் நம் முடைய நாட்டு மந்திரிமார்களுடைய முகங்களைப் பார்த்து தமிழகத்தில் துறைமுகங்கள் நிரம்ப நிரம்ப வேண்டுமென்று கேட்கின்ற நிலைமையிலே இருக்கிறோம்.

தமிழகத்தில் ஒரு காலத்திலே எந்த அளவுக்கு நல்ல துறைமுகங்கள் இருந்தன என்பதையும் அத்தகைய துறைமுகங்கள் வாயிலாக யவனத்திற்கும் கிரேக்கத்திற்கும் தமிழகத்தினுடைய மயில் இறகு, மிளகு போன்ற பொருள்கள், தமிழகத்தினுடைய சிறப்பான முத்துக்கள் எந்த அளவுக்கு ஏற்றுமதி ஆயின என்பதையும் நம்முடைய வரலாறுகள் விளக்கி நமக்குப் பெருமை அளித்துக் கொண்டிருக்கின்றன. காவிரிப் பூம்பட்டினம் என்று இன்றையதினம் வழங்கப்படும் ஊர் பூம்புகார் என்று வழங்கிவந்தது. நான் பூம்புகார் என்று சொல்லும்போது ஒரு சிலருக்கு நான் ஏதோ “புகார்” கூறுகிறேன் என்று கூடத் தோன்றலாம். சிலப் பதிகாரத்தில் மிக மிக அழகுற விளக்கப்படுகிறது :

நீரின் வந்த நிமிர்பிரிப் புரவியும்
காலின் வந்த கருங்கறி மூடையும்
வடமலைப் பிறந்த மணியும் பொன்னும்
குடமலைப் பிறந்த ஆரமும் அகிலும்
தென்கடல் முத்தும் குணகடல் துகிரும்
கங்கை வாரியும் காவிரிப் பயனும்
ஈழத்துணவும் காழகத் தாக்கமும் . . .

என்று சொல்லக்கூடிய இந்தத் துணைக் கண்டத்தினுடைய பொருள்கள் அத்தனையும் வந்து குவிக்கின்ற மாபெரும் துறைமுகப்பட்டினம் அது. வெளி நாடுகளிலிருந்து சிறப்பான குதிரைகள் வந்து இறங்கும் அத்தகைய பெருமை படைத்ததாகும். பூம்புகார் துறைமுகம் ஒரு காலத்தில் ஏற்றமும் பெற்றியும் பெற்று விளங்கியது. அத்தகைய துறைமுகம் இன்றையதினம் கடலால் அழிக்கப்பட்டுப் போய்விட்டாலும்கூட, இன்று நாட்டிலே முற்போக்கும் நல்ல வளமும் வேண்டும் என்று விரும்புகிற

[Sri M. Karunanithi]

[14th November 1957]

இந்த அமைச்சரவை நாகப்பட்டினத்துத் துறைமுகத்தை விருத்தி செய்வதோடுகூட, தமிழகத்தினுடைய கரையோரங்களில் உள்ள துறைமுகங்களை விருத்தி செய்வதோடுகூட, மாமல்லபுரத்தில் இருந்து, அழிந்துவிட்ட துறைமுகங்களையும் மீண்டும் புதுபிக்க முயற்சி எடுத்துக்கொள்வதோடுகூட, பூம்புகார் என்னும் பழைய துறைமுகத்தையும் மீண்டும் அங்கே தோற்றுவிக்கக்கூடிய முயற்சியையும் எடுத்துக்கொள்ளுமேயானால், இலக்கிய கால எழில்மிக்க துறைமுகம் ஒன்றையும் தமிழகத்தினுடைய வாணிபத்தை உலகெங்கும் பாப்பிய அத்தகைய துறைமுகம் ஒன்றையும் மீண்டும் நாம் தோற்றுவித்தோம் என்ற பெருமைக்கு உள்ளாவோம்.

துறைமுகங்களை இங்கு ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று கூறுகிற நேரத்தில் அமைச்சரவை வழக்கமாக திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தாருடைய கோரிக்கைக்குத் தருகிற பதிலைத் தரமுடியாது என்று கருதுகிறேன். வட நாட்டிலே இருப்பது போல் அணைக்கட்டுகள் தமிழ் நாட்டிலே வேண்டுமென்று கேட்டால், “இங்கே ஆறுகள் திடையாதே, எப்படி அணை கட்ட முடியும்?” என்று ஒரு வரியிலே கூறிவிடுவார்கள். இன்று அவர்கள் எங்கு நோக்கினாலும் விரிந்து பரந்து இருக்கிற நீலத் திரைக் கடலும் அந்த நீலத் திரைக் கடலோரங்களில் எத்தகைய துறைமுகங்களைக் கட்டலாம் என்பதற்கான கணக்கும், அவர்கள் மறைத்தாலும் மறைக்க முடியாத அளவுக்கு விரிந்து பரந்து இருக்கிறது. “ஆறு இல்லை, ஆகவே அணைக்கட்டு கட்டவில்லை” என்று கூறுகிற இந்த அமைச்சரவைக்கு—கடல் இருக்கிறது, நல்ல கரை இருக்கிறது, துறைமுகங்கள் இருந்த இடங்கள் இருக்கின்றன, நல்ல துறைமுகங்கள் அமைக்கலாமே என்ற யோசனையை நான் கூறுகிறேன்.

கனியாகுமரி மாவட்டத்தில் குளச்சல் என்னும் இடத்தில் ஒரு துறைமுகம் அமைக்கவேண்டும் என்று இங்கே யோசனை கூறப்பட்டது. கனியாகுமரி மாவட்டம் தமிழகத்தோடு சேர்ந்திருக்கிறது என்று பெருமையோடு கூறிக்கொள்ளும் அதே நேரத்தில் அந்த மாவட்டத்திலிருந்து நமக்கு ஒரு அம்மையாரும் அமைச்சராகக் கிடைத்திருக்கிறார்கள். அத்தகைய பெருமைக்குரிய மாவட்டத்தில் குளச்சல் தொகுதி அவ்வம்மையார் வெற்றிபெற்று தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடமாகும். அந்தத் தொகுதியில் இருக்கும் குளச்சல் துறைமுகத்தை நல்ல முறையிலே ஆக்குவித்து, அந்தத் துறைமுகம் மீண்டும் தமிழகத்தினுடைய பெருமையை நிலைநாட்டும் வகையிலே அமைவதற்கு இந்த அரசு நல்ல முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும் என்று நான் நம்புகிறேன். அந்த நம்பிக்கையின் அடிப்படையிலே மீண்டும் மீண்டும் நான் இந்த அவையைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அமைச்சர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். தமிழகத்தினுடைய வாணிபம் ஒரு காலத்திலே ஏற்றம் பெற்று இருந்தது போலவே, பல்வேறு நாடுகளுடைய தொடர்பு கிட்டியது போலவே, மீண்டும் அந்தத் தொடர்பு வர, இந்த ஒரு வகையிலாவது தமிழகம் முன்னேற, வளம் பெற, அந்தத் துறைமுகங்களை விருத்தி செய்யவேண்டும் என்ற இந்தக் கோரிக்கையை அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். ஏனென்றால், இது எதிர்க்கட்சியிலேயிருந்து கொண்டுவரப்பட்ட கோரிக்கை அல்ல காங்கிரஸ் வட்டாரத்திலிருந்து—அந்தப் பகுதியிலிருந்து—வந்திருக்கிற காரணத்தால் இது நிறைவேறும். ஆகவே, இந்தக் காரியத்தை விரைவில் செய்து முடிப்பார்கள் என்ற நம்பிக்கையோடு, மீண்டும் அந்தப் பூம்புகார் துறைமுகத்தைத் தோற்றுவிப்பதற்கான முயற்சியைக் கைக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

THE HON. SRI P. KAKKAN : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, . . .

SRI A. GOVINDASAMI : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, சென்னை ராஜ்யத்திலே எத்தனை துறைமுகங்கள் இருக்கின்றன என்பதையும், இவைகளில் எத்தனை சிறு துறைமுகங்கள் என்பதையும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தம் உரையிலே எடுத்துக் கூறும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

14th November 1957]

THE HON. SRI P. KAKKAN : மதிப்பிற்குரிய கணம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, மதிப்பிற்குரிய திரு. ராமலிங்கம் அவர்கள், இந்த மாகாணத்திலுள்ள சிறிய துறைமுகங்களையெல்லாம் அபிவிருத்தி செய்வதற்காக தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லி, கொண்டுவந்த தீர்மானத்தின் பேரிலே பல அங்கத்தினர்கள் சில நல்ல கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்தச் சபையில் குறிப்பாக தஞ்சை ஜில்லாவிலே இருக்கிற சிறிய துறைமுகங்களை நல்ல முறையில் அபிவிருத்தி செய்வதற்காக ஏற்பாடு செய்து வருவதை மக்களுக்குத் தெரிவிக்கும்படியாக இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்து ஒரு சந்தர்ப்பத்தை அளித்த திரு. ராமலிங்கம் அவர்களை வாயார வாழ்த்துகிறேன்.

அவர் நாகப்பட்டினம் தொகுதியைச் சேர்ந்தவர். குறிப்பாக, இப்பொழுது அரசாங்கம் அதிக அக்கறையோடு உடனடியாக செப்பனாட்டு வரும் துறைமுகங்களிலே நாகப்பட்டினமும் ஒன்று. அதற்காக அரசாங்கம் அதிக செலவு செய்திருக்கிறது என்றும் இப்பொழுது சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

நமது மாகாணம் மொழிவழியாக பிரிந்து, நம்மோடு இருந்த ஆந்திரமும் மலையாளப் பகுதியும் பிரிந்து சென்ற பிற்பாடு, இப்பொழுது நமது மாகாணத்தில் இருக்கிற மைனர் போர்டுகள் 20 ஆகும். அவையாவன :

தென் ஆற்காடு—கடலூர், பரங்கிப்பேட்டை.

தஞ்சாவூர்—நாகப்பட்டினம், தோப்புத்துறை, கோடிக்கரை, அதிராமப் பட்டினம்.

ராமநாதபுரம் :—தொண்டி, பாம்பன், ராமேசுவரம், வேடலை, தனுஷ்கோடி, கீழ்க்கரை, மரையூர்.

திருநெல்வேலி—வேம்பார், வைப்பூர், தூத்துக்குடி, குலசேகரப் பட்டினம்.

கன்யாகுமாரி—குளச்சல், கோவலம், மானக்குடி.

இந்த 20 மைனர் போர்டுகள்தான் இப்பொழுது நம் மாகாணத்தில் இருக்கக்கூடியவை. அதிலே இப்பொழுது 7 துறைமுகங்களில் எந்தவிதமான வேலையும் நடைபெறவில்லை. அவையான :—

தஞ்சாவூர் ஜில்லாவில் தோப்புத்துறை, கோடிக்கரை.

ராமநாதபுரம் ஜில்லாவில் ராமேசுவரம், மரையூர்.

திருநெல்வேலி ஜில்லாவில் வேம்பார், வைப்பூர்.

கன்யாகுமாரி ஜில்லாவில் கோவலம்.

இந்த 7 சிறிய துறைமுகங்களில் வேலை நடைபெறாமல் இருக்கிறது. இதர இடங்களில் போக்குவரத்திற்கு சாதகமான முறையிலே ஓரளவு வசதிகள் இருக்கின்றன. இதையெல்லாம் பார்த்து முதல் கட்டமாக நாகப்பட்டினம் தூத்துக்குடி, கடலூர் துறைமுகங்களை உடனடியாக அபிவிருத்தி செய்து தற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. மேஜையின் மீது வைத்த அறிக்கையில் இதற்காக எவ்வளவு செலவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பது பற்றி சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. கணம் கோவிந்தசுவாமி ஒன்றுமே செய்யவில்லை என்று சொன்னார்கள். அந்தமாதிரி ஒன்றுமே செய்யாமல் இருக்கவில்லை. கொஞ்சம் செய்திருக்கிறது என்பதை சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

நான் பொதுவாக இப்பொழுது கொடுக்கிற அறிக்கையிலிருந்து இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்த கணம் ராமலிங்கம் அவர்களுக்கு நல்ல அபிப்பிராயம் கிடைக்கும் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். கணம் மெம்பர் பிரேரேபித்துள்ள தீர்மானம் நாகப்பட்டினம் போன்று சிறு துறைமுகங்களை அபிவிருத்தி செய்ய உடனடியாக நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு, சாக்குகளை அவற்றில் இறக்கும்படி செய்வதையும், அதன் மூலம் சென்னைத் துறைமுகத்துக்கு வேலைப்பளுவை குறைக்கும்படி செய்வதையும் நோக்கமாகக் கொண்டது. சிறு துறைமுகங்களை அபிவிருத்தி

[Sri P. Kakkai]

[14th November 1957]

செய்யும் அவசியத்தை அரசாங்கத்தார் ஏற்கனவே உணர்ந்து, நாகப்பட்டினம், கடலூர் ஆகிய சிறு துறைமுகங்களை அபிவிருத்தி செய்ய 2-வது திட்டத்தில் பல வேலைத் திட்டங்களைச் சேர்த்திருக்கிறது. சபையில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டுள்ள அறிக்கையை மெம்பரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வாவிருப்புகிறேன். 2-வது திட்டத்தில் இந்த இரு துறைமுகங்களிலும் மேற்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டிருக்கும் வேலை விவரமும் இதுவரை நடந்துள்ள வேலை விவரமும் அதில் தரப்பட்டிருக்கிறது. தென் ஆற்காடு, தஞ்சை, திருநெல்வேலி, ராமநாதபுரம் மாவட்டங்களுக்காக அரிசி கொண்டு வரும் கப்பல்களை கடலூர், நாகப்பட்டினம், தூத்துக்குடி துறைமுகங்களுக்கு திருப்பும்படி, இந்திய அரசாங்கத்தின் பிராந்திய உணவு டைரக்டர் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டார். இந்தத் துறைமுகங்களில் கிடங்கு, இட வசதி முதலியன இல்லாததை யொட்டிய நடைமுறை சங்கடங்களால் அப்படி கப்பல்களைத் திருப்புவது இப்போதைக்கு சாத்தியமல்ல என்று அவர் பதில் அளித்திருக்கிறார். தவிர்க்கக்கூடிய ரயில் போக்குவரத்துக்களை தவிர்க்க அல்லது குறைக்க, சிறு துறைமுகங்களைப் பயன்படுத்துவது விஷயம் இனிமேல் கவனத்தில் இருக்கும் என்றும், உள் நாட்டு உணவுப் போக்கு வரத்தில் கடல் மார்க்கத்தைப் பயன்படுத்துவதும் என்பது கையாளப்பட்டு வந்தது என்றும், இனியும் கையாளப்பட்டு வரும் என்றும் அவர் அரசாங்கத்திற்கு உறுதி கூறினார். நாகப்பட்டினம், கடலூர், தூத்துக்குடி ஆகிய துறைமுகங்கள் பெரிய அளவு இறக்குமதி வேலைகளுக்கு தகுதி உள்ளவை ஆனதால், அந்த சிறு துறைமுகங்களுக்கு சாத்தியமான அளவு போக்குவரத்தை திருப்பும்படி இந்திய அரசாங்கத்திற்கும் எழுதப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி திருப்புவதனால், இந்த மூன்று துறைமுகங்கள் அபிவிருத்தியடைய வழி ஏற்படுவதோடு, சென்னை துறைமுகத்தின் வேலைப் பளுவையும் குறைக்க வழி ஏற்படும் என்று வலியுறுத்தப் பட்டிருக்கிறது. இந்திய அரசாங்கத்தினிடமிருந்து பதில் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்த மாநிலத்தில் சிறு துறைமுகங்கள் அபிவிருத்திக்கு உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கைகள் மூலம், இந்த துறைமுகங்களை பாரம் இறங்கும் நடவடிக்கைகளுக்கு அதிக அளவில் உபயோகிக்கும் காலம் விரைவில் வரும் என்று நம்பப்படுகிறது.

சில அங்கத்தினர்கள் அரசாங்கம் ஒன்றுமே செய்யவில்லை என்று சொன்னார்கள். அவர்களுடைய தொகுதியிலுள்ள துறைமுகத்தைப் பற்றி சொன்னார்கள். தோழர்களுநிதி அவர்கள் காவேரிப்பூம்பட்டினத்திலிருந்து ஒரேயடியாக குளச்சலுக்கு தாவினார்கள். (குறுக்கீடு) அதாவது எடுத்துச் சொன்னார்கள் என்று கூறினேன். அரசாங்கம் இருக்கவில்லை. குறிப்பாக இந்தச் சிறிய துறைமுகங்களை மக்களுக்கு பயன்படும்படி அபிவிருத்தி செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்துவருகிறோம். அதற்காக மத்திய சர்க்காரிடம் தொடர்பு வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். மத்திய சர்க்காரின் உதவியைக்கொண்டுதான் எந்த ஏற்பாட்டையும் செய்யலாமே தவிர, நாமாகவே ஒன்றும் செய்யமுடியாது என்பதை கருணாநிதி அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். ஒரு துறைமுகத்தை அபிவிருத்திசெய்யவேண்டுமென்றால் அதற்கு எவ்வளவு பணம் செலவழியும், பாட்டாநி மக்கள் எவ்வளவு பேர்கள் வேண்டும், எவ்வளவு என்ஜினியர்கள் வேண்டுமென்பதையெல்லாம் நான் சொல்லாமலேயே அங்கத்தினர்களுக்கு தெரியும். காவேரிப்பூம்பட்டினம் துறைமுகம் சமுத்திரத்திற்குள் போயிருக்கிறது. அதை எங்கே இருக்கிறது என்று கண்டுபிடிக்க எவ்வளவு மக்கள் பணம் விரயமாகும், அதற்கு எவ்வளவு பிரயத்தனப்படுவேண்டும் அது எவ்வளவு கஷ்டம் என்பதை யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். நம் கைவசம் இப்பொழுது 20 சிறு துறைமுகங்கள் இருக்கின்றன. அப்படி கடல் ஓரத்தில் இருக்கக்கூடிய துறைமுகங்களை சீர்திருத்தும் செய்து, வேண்டிய அபிவிருத்திகளை செய்து மக்களுக்கு பயன்படும்படி செய்யவேண்டுமென்பதை யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறோம். முதல் கட்டமாக கடலூர், நாகப்பட்டினம், தூத்துக்குடி ஆகிய துறைமுகங்கள் அபிவிருத்திக்கு எடுக்கப்படும். கனம் ராமச்சந்திரன் அவர்கள் சேதுசமுத்திர அணைக்கும் தூத்துக்குடி துறைமுக அபிவிருத்திக்கும் என்ன சம்பந்தம் என்று கேட்டார்கள். அதையெல்லாம் பரிசீலனை செய்துபார்த்துத்தான் இதற்கு வேண்டிய

14th November 1957]

[Sri P. Kakkam]

ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. 20 அடி உள்ள துறைமுகமாக தூத்துக்குடியை அபிவிருத்தி செய்வது சேதுசமுத்திர அணைத்திட்டத்தோடு இணைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதையும் அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்துவருகிறது என்பதையும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். மதிப்பிற்குரிய வேதரத்தனம் பிள்ளை அவர்கள் தோப்புத்துறையில் அபிவிருத்தி வேலை நடக்காமல் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அங்கத்தினர்கள் கூறிய சிறந்த யோசனைகளையெல்லாம் அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து, அது நடைமுறையில் பயன்படக்கூடியதாக இருந்தால், அவைகளெல்லாம் கவனிக்கப்படும் என்று சொல்லிக்கொண்டு, கனம் ராமலிங்கம் அவர்கள் தன்னுடைய தீர்மானத்தை வற்புறுத்தாமல், வாபஸ் வாங்கிக்கொள்ளும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI N. S. RAMALINGAM : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, நான் இப்பொழுது எழுந்திருப்பது இந்த விவாதத்திற்கு பதில் சொல்லுவதற்காக அல்ல. ஏனென்றால், எல்லோரும் இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரித்துப் பேசியிருக்கிறார்கள். ஆகையினால் பதில் சொல்லவேண்டிய விஷயம் ஒன்றுமில்லை. அங்கத்தினர்கள் இந்தத் தீர்மானத்திற்கு கொடுத்த ஆதரவுக்கு வந்தனம் தெரிவிப்பதற்காகத்தான் நான் இப்பொழுது நிற்கிறேன். இப்பொழுது இந்தச் சபையிலே கட்சி பேதமில்லாமல் எல்லோரும் சிறிய துறைமுகங்களின் அபிவிருத்தி பற்றி என்ன நினைக்கிறார்கள் என்ற விஷயம் அரசாங்கத்திற்கு நன்றாகத் தெரிந்துவிட்டது. அதன்பேரில் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வதற்காக மந்திரி அவர்களும் உறுதி கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஹாஜா ஷெரீப் அவர்கள் ஒரு கமிட்டி நியமிக்கப்படுவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டதையும் கவனிப்பதாக உறுதி கூறியிருக்கிறார்கள். என்னுடைய தீர்மானத்தின் நோக்கம் நாகப்பட்டணத்தில் ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் வேலையில்லாமல் திண்டாடுகிறார்கள், அவர்களுக்கு பிழைப்பதற்கு வழி செய்து கொடுக்கவேண்டும், எழை விவசாயிகளுக்கு உரம் முதலிய சாமான்கள் குறைந்த விலைக்கு கிடைக்க வழி செய்யவேண்டுமென்பதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரவேண்டுமென்பதுதான். அமைச்சர் அவர்கள் இதை அறிந்து கொண்டு வேண்டிய நடவடிக்கை எடுப்பதாக உறுதி கூறியிருப்பதால் என்னுடைய தீர்மானத்தை நான் வற்புறுத்த விரும்பவில்லை. அதற்கு இந்த சபை அனுமதி கொடுக்குமாறு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : I think the House has no objection to permit the hon. Member Sri Ramalingam to withdraw the Resolution.

The Resolution was, by leave, withdrawn.

(2) REMOVAL OF STATUES OF FOREIGNERS.

SRI P. S. CHINNADURAI : மதிப்பிற்குரிய கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நான் என்னுடைய தீர்மானத்தைப் பிரேரிக்கிறேன். பொது இடங்களில் உள்ள அன்னியர்களுடைய சிலைகளை அகற்றவேண்டும் என்பதாக இச்சட்டசபை இந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றி அரசாங்கத்திற்குச் சிபார்சு செய்யவேண்டும்.

SRI N. K. PALANISAMI : I second the motion, Sir.

DEPUTY SPEAKER : Motion moved—

“ This House recommends to the Government that statues of Foreigners that have been erected in public places be removed and kept in the museum.”

The motion is before the House for discussion.

SRI P. S. CHINNADURAI : மதிப்பிற்குரிய உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, நாம் சுதந்திரம் அடைந்து பத்து ஆண்டுகள் கழிந்துவிட்டன. இவ்வளவு காலத்திற்குப் பிறகு கூட நம்மை அடக்கி ஆண்டு கொண்டேயிருக்கிறார்கள். அன்னியர்களுடைய சிலைகளை அகற்றாமல் அவை நம் மத்தியில்